

Inauguración y vuelos. 23 de marzo de 1910

Centenario del primer aeropuerto de Madrid

ANTONIO GONZÁLEZ-BETES
Coronel Ingeniero Aeronáutico (R)

La aviación se introdujo en España en los años 1908-1910 y durante ese periodo y específicamente en el año 1909 se celebraron dos vuelos que merecen evocarlos y difundirlos por su importancia en la historia de la aviación española.

Los centenarios de dichos vuelos han merecido atención con actos conmemorativos. El primero en septiembre, en Valencia, que conmemoró el primer vuelo en España, recordando con diversos actos los nombres de Gaspar Brunet y Juan Olivert culminados con la inauguración por la familia real de un monumento en el lugar donde se produjo el primer vuelo Paterna-Valencia. El segundo en Aranjuez (Madrid), con ocasión de la celebración del centenario de la muerte de Antonio Fernández Satilla-

na, constructor de aeroplanos y aviador, que realizó el primer vuelo en la Costa Azul francesa en noviembre de 1909 con un aparato de su invención.

Ahora, el año 1910 nos trae a la memoria que en Madrid, capital de la Nación española, se inauguró su primer aeropuerto y tuvo lugar el primer vuelo. Solo este hecho justifica este artículo. Lo que ocurrió hace un siglo en Ciudad Lineal y específicamente el 23 de marzo de 1910, permitió a los ciudadanos de Madrid contemplar el vuelo de un pájaro metálico, un artefacto más pesado que el aire y que hacía realidad el sueño que durante

Lámina 2. Vista aérea de la antigua manzana 87 donde estuvo ubicado el primer aeropuerto de Madrid. El edificio de AENA es el tercero lindando con Arturo Soria 109.



Lámina 1. Plano general de la Ciudad Lineal y parcelación de la urbanización.





siglos se había propuesto la humanidad. Nota 1.

Veamos como se desarrolló el primer aeropuerto de Madrid y como un aparato hendió los aires madrileños.

CIUDAD LINEAL EN EL RECUERDO

El distrito de Ciudad Lineal, en 1910, se hallaba situado en la zona de Los Llanos de la provincia madrileña, en el interfluvio de los ríos Manzanares y Jarama. En esa zona se desarrolló una “Ciudad Lineal”, que se parceló en manzanas y se construyeron viviendas y “chalets”, un velódromo, plaza de toros y un teatro. Este distrito estaba comunicado por un tranvía

tunidad de traer la aviación a Madrid se hizo posible cuando el “empresario” y piloto uruguayo Mario García Cames, ofreció al Ayuntamiento la celebración de un festival aéreo para que los ciudadanos de Madrid, contemplasen el vuelo de un hombre en un aeroplano. El Ayuntamiento aceptó el ofrecimiento y García Cames, con el piloto francés Julien Mamet llegaron a la capital en marzo de 1910. Nota 3.

La primera tarea de los organizadores consistió en seleccionar un “campo de aviación”, donde celebrar el festival, un espacio llano, libre de obstáculos, de unos 300 metros de longitud y 100 de anchura, con buenas comunicaciones.

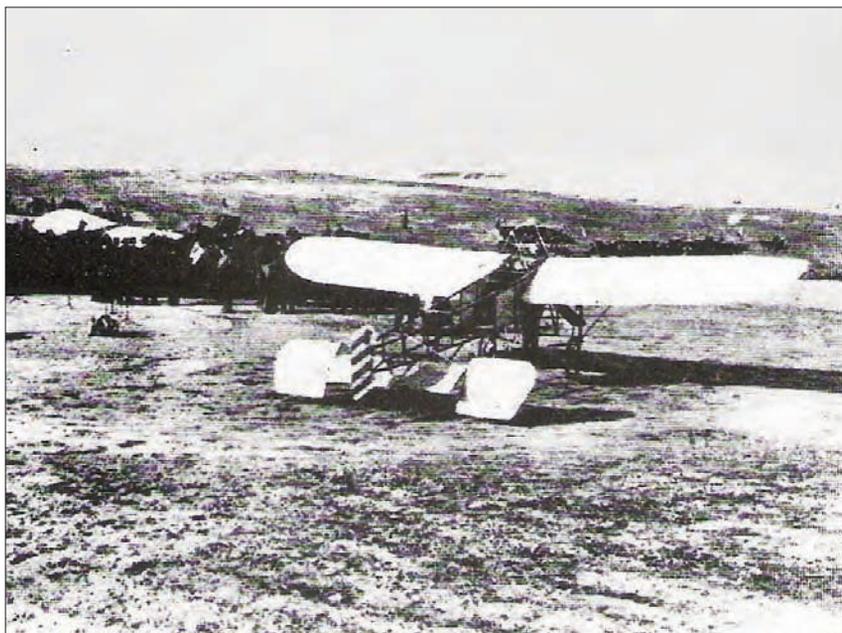


Lámina 3. Primer aeropuerto de Madrid, marzo de 1910.

que salía de la Plaza de Ventas y enlazaba con el ferrocarril que recorría la nueva ciudad. Este nacía en la Carretera de Aragón, pasada las “Ventas del Espíritu Santo”, barrio popular conocido por los merenderos donde preparaban con gran arte culinario las madrileñas gallinejas -cerca del Arroyo del Abroñigal. Nota 2.

SE ORGANIZA EL FESTIVAL

La aviación, en los tiempos que habíamos, era el mayor espectáculo y el más atrayente del siglo XX. La opor-

Entre los terrenos que merecieron su atención figuraron los situados en Carabanchel, Ciudad Lineal, Chamartin de la Rosa, y “Las Cuarenta Fanegas” (entre Prosperidad y Chamartin). Consúltese la Lámina 1.

Se eligieron los terrenos de la manzana 87, donde se encontraba en construcción el velódromo. Estaba situada actualmente en las hoy calles de Ramírez de Arellano y Duque de Tamames, donde se ubica la sede de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (AENA), en Arturo Soria 109.

En la elección de Ciudad Lineal

debió influir el carácter empresarial de Arturo Soria Mata, fundador de la Compañía Urbanizadora Madrileña. Nota 2.

Como el terreno elegido estaba siendo acondicionado como velódromo con las obras muy avanzadas, no resultó muy complicado proceder al vallado y remate de las tribunas, palcos y “pelousses”, levantar un hangar y quedar preparado como aeródromo. Lámina 2.

EL FESTIVAL AERONÁUTICO

En documentos y periódicos de la época, encontramos las primeras referencias al festival de aviación de marzo de 1910. “La tarde -decía un periodista- está espléndida. Innumerales personas en automóvil, en tranvías o coches, se dirigen a las Ventas, por el Hipódromo, Tetuán o Chamartin, a la Ciudad Lineal ...”.

Las taquillas del Velódromo vendían las entradas: palco con 5 entradas 100 pts; libre circulación 10 pts; entrada de tribuna 7 pts; idem coche y automóvil 15 pts; entrada general (pelousse) 1 pts.

Las primeras pruebas del festival aéreo, del 23 de marzo, tuvieron carácter privado, al estar dedicadas a las autoridades y a la prensa. Entre las muchas personas que asistieron se encontraban ministros extranjeros, personal de embajadas, autoridades municipales, alcaldes de Madrid y Canillas, y un nutrido grupo de periodistas. Fuera del aeródromo se agolpaba una gran cantidad de espectadores. Lámina 3.

La pista de lanzamiento (sic) -pista de despegue- se hallaba en perfectas condiciones, así como las tribunas, los paseos para el público y los hangares. El día estaba despejado, con un sol agradable y corría una brisa ligera que hizo bajar la temperatura de 15 a 12 grados centígrados a lo largo de la tarde.

El alcalde José Francos Rodríguez, acompañado de su séquito siguió con atención las explicaciones que los aviadores Mamet y García Cames le ofrecían sobre el aparato Bleriot XI en el que iban a realizar el vuelo. La banda de San Bernardino lanzaba sus acordes al aire. Lámina 4.

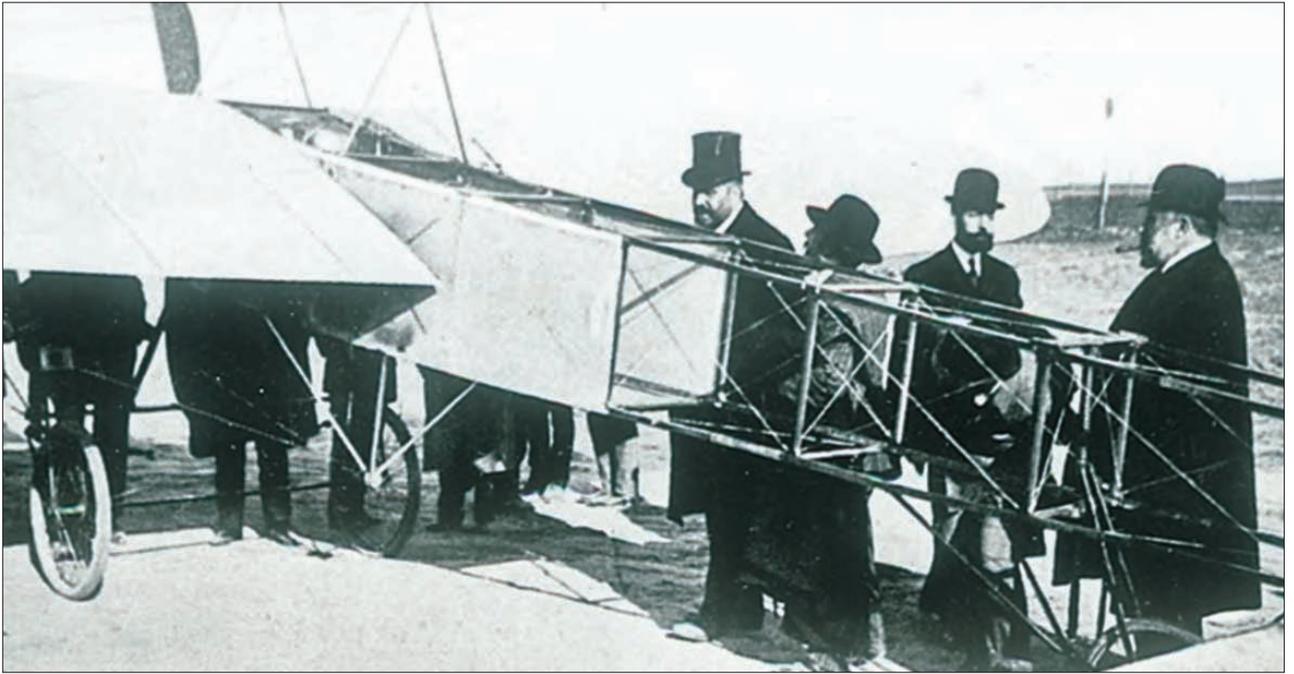


Lámina 4. El alcalde Madrid José Francos Rodriguez atendiendo las explicaciones sobre el aeroplano Bleriot XI.

La expectación es enorme y el público espera impaciente el comienzo del festival. Terminada la puesta a punto del aeroplano Bleriot XI y cargado de combustible -una mezcla de gasolina y aceite ricino- el aviador subió a la carlinga y se procedió a arrancar el motor. Se hizo el silencio y de pronto el piloto dio orden de suelta de la cola del aeroplano sujeta por tres personas. Nota 4.

Eran las 16:45 horas cuando el aeroplano comenzó a rodar. A los 15 metros ya había levantado la cola y en 50 metros se fue al aire. No se elevó más de 5 ó 6 metros y a esa altura dio dos vueltas a la pista del Velódromo. Al intentar la tercera el piloto notó que el motor funcionaba mal y aterrizó, averiando el aparato. Conducido el Blériot al punto de partida montó el aviador en otro igual y despegó. Se elevó a regular altura y viró dos veces. Con gran destreza aterrizó, esta vez sin contratiempos. El espectáculo resultó del gusto del público y los organizadores fueron muy felicitados. Como colofón, las autoridades fueron obsequiadas con un "lunch". Lámina 5.

Así se efectuó el primer vuelo y se inauguró el primer aeródromo civil de Madrid pero el festival se prolongó unos días más.

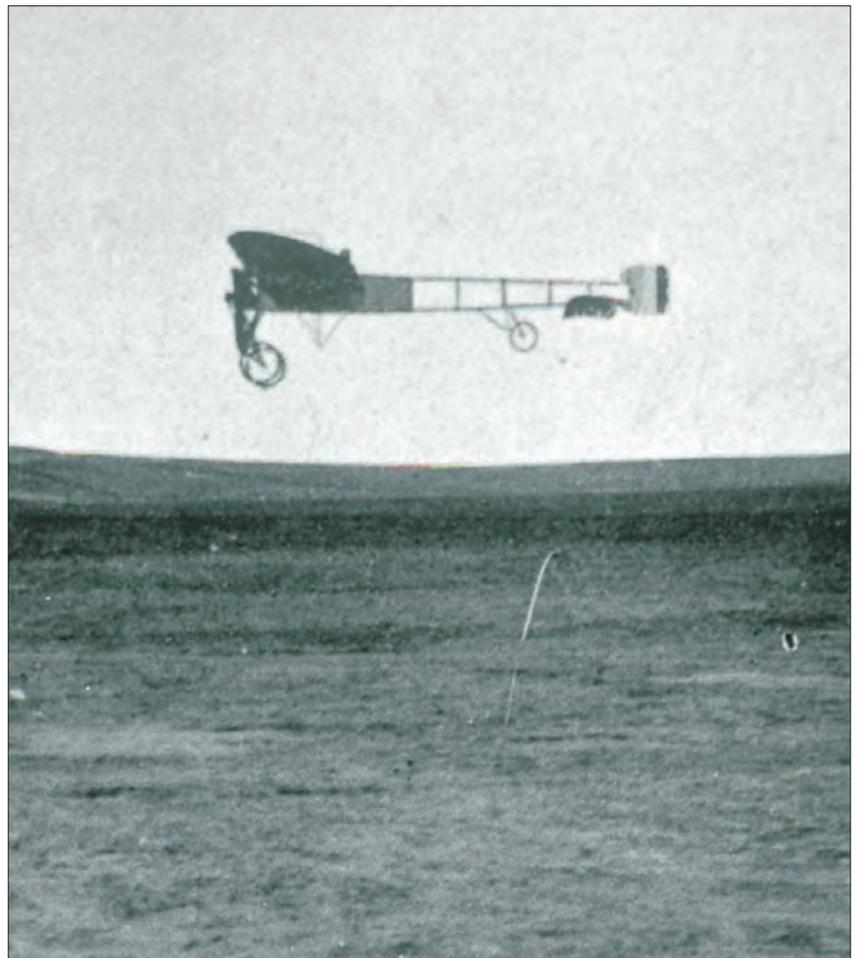


Lámina 5. Son las 16:46 del 23 de marzo de 1910 cuando tuvo lugar el primer vuelo en Madrid.

MÁS VUELOS

El 26 de marzo se celebró el segundo día del festival de aviación. A las cinco y media de la tarde llegó al aeródromo la Reina D^a Victoria, con sus parientes y amigos. La prensa local señaló que “la augusta señora” fue recibida a los acordes de la Marcha Real, ejecutada por la Banda del Regimiento Asturias. Se calcularon en unas quince mil personas las que asistieron al evento.

Mamet hizo su primer intento a las 17:15 horas y tuvo que sostener una gran lucha con el viento. A los 500 metros, la fuerza del aire venció al motor y le lanzó a tierra, sin que sufrieran daños ni el aviator ni el aparato. Tras una larga espera, a las 18:05 horas, se elevó de nuevo en contra del viento. Alcanzó una altura de 150 metros y recorrió unos tres kilómetros. Aterrizó en el mismo punto en el que había despegado. El aviator fue muy aplaudido y felicitado por la Reina.

Mamet volvió a volar el día 28 de marzo y también el 3 de abril, día en

que realizó dos hermosos vuelos de 8 y 13 minutos de duración respectivamente. Después se despidió de Madrid ya que debía continuar viaje a Valencia donde voló en mayo de 1910.

EPILOGO

La Compañía Urbanizadora Madrileña editaba una revista, “La Ciudad Lineal”, que en su primer número siguiente hizo una valoración de la experiencia aérea, en la que ponía de manifiesto que lo que más le interesaba de todo lo acaecido era el incremento de ingresos derivado del mayor uso de los tranvías, mucho más que el taquillaje del campo. No obstante, no oculta la revista cierto orgullo al constatar que, mientras en Chamartín se seguían suspendiendo vuelos, por problemas mecánicos o meteorológicos, en el de Ciudad Lineal; “ha volado Mr. Mamet siempre, con viento y sin viento”. Al suspender pagos la Compañía Urbanizadora de Ciudad Lineal, el aeródromo perdió actividad y a finales de los

cuarenta se convirtió en el campo de deportes de la Asociación Deportiva “Plus Ultra”. Sin embargo, antes Ciudad Lineal fue escenario de otros hechos y jornadas aeronáuticas. El aeródromo fue alquilado por Benito Loygorri y tuvo alojado un aeroplano Farman. También se alojó un aeroplano Sommer, con el que Jean Mauvais hizo el primer vuelo ciudad-ciudad, Madrid-Guadalajara; en 1911 se celebraron nuevas fiestas de aviación. Asimismo le cabe el honor a Ciudad Lineal de haber sido el lugar donde el suizo John Domenjoz, en 1913, con un Bleriot XI, reforzado, desarrolló por vez primera en España todo tipo de figuras acrobáticas. Aquel día presidió el acto S.M. el Rey don Alfonso XIII.

El 23 de marzo de 1995, octogésimo quinto aniversario de la inauguración del primer aeropuerto civil de Madrid y del primer vuelo en la capital, el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, inauguró en la manzana 87, un monolito y una placa que sirve de recuerdo y conmemoración del hecho aquí relatado ■

ALGO NUEVO EN EL CIELO.

